Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8176**

14. Wahlperiode 01. 02. 2002

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 14/6929 –

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Problem

Es ist erforderlich, die Kompetenzen der Aufsichtsbehörden in den Bereichen Sicherheit und Netzzugang zu stärken, das durch die Nutzung fremder Netze entstandene Nebeneinander der Zuständigkeiten der Aufsichtsbehörde, die für das Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Aufsichtsbehörde, die für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur zuständig ist, zu beseitigen und die Rechte und Pflichten aller Teilnehmer am Eisenbahnbetrieb, nicht nur diejenigen der Eisenbahnen, zu normieren. Weiterhin ist es notwendig, die Regelungen zur Erhaltung wirtschaftlich sinnvoller Eisenbahninfrastruktureinrichtungen zu verbessern.

B. Lösung

Dem Eisenbahn-Bundesamt soll bei diskriminierendem Verhalten im Bereich des Netzzugangs die Kompetenz zugewiesen werden, von Amts wegen einzugreifen. Die Eingriffsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörden sollen gesetzlich geregelt werden. Zur Gewährleistung des sicheren Betriebs soll grundsätzlich der für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Behörde die Aufsicht übertragen werden (netzbezogene Zuständigkeit). Regelungen für Halter von Eisenbahnfahrzeugen sollen eingeführt werden.

Einstimmige Annahme des Gesetzentwurfs mit den in der Beschlussempfehlung enthaltenen Änderungen

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf – Drucksache 14/6929 – mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

A. In Artikel 1 Nr. 3 werden in § 5a Abs. 7 die Wörter „einer Million Deutsche Mark“ durch die Angabe „500 000 Euro“ ersetzt.

B. Artikel 1 Nr. 8 wird wie folgt gefasst:

„8. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen“

b) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ durch die Worte „öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ ersetzt.

c) Nach Absatz 1 wird folgender neuer Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihre Absicht nach Absatz 1 Satz 1 entweder

1. im Bundesanzeiger zu veröffentlichen oder

2. im Internet zu veröffentlichen und die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

In der Bekanntmachung sind Angaben für die betriebswirtschaftliche Bewertung dieser Infrastruktur aufzunehmen. Nach der Veröffentlichung können Dritte das öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen binnen einer Frist von drei Monaten zur Abgabe eines Angebotes auffordern. Im Angebot ist die Bestimmung der abzugebenden Grundstücke und Infrastruktureinrichtungen für Eisenbahnzwecke bei der Preisbildung angemessen zu berücksichtigen.“ “

C. Artikel 4 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 4

In § 147 Abs. 1 Nr. 6 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen – (Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2001, BGBl. I S. 1046) wird die Angabe „§ 3 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 3“ ersetzt.“

Berlin, den 30. Januar 2002

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald	**Horst Friedrich (Bayreuth)**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth)

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/6929 in seiner 190. Sitzung am 27. September 2001 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit dem Gesetzentwurf soll dem Eisenbahn-Bundesamt bei diskriminierendem Verhalten im Bereich des Netzzugangs die Kompetenz zugewiesen werden, von Amts wegen einzugreifen. Die Eingriffsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörden sollen gesetzlich geregelt werden. Zur Gewährleistung des sicheren Betriebs soll grundsätzlich der für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Behörde die Aufsicht übertragen werden (netzbezogene Zuständigkeit). Es sollen Regelungen für Halter von Eisenbahnfahrzeugen eingeführt werden.

III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 75. Sitzung am 30. Januar 2002 beraten. Er hat die Änderungsanträge der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen bei Stimmenthaltung der übrigen Fraktionen angenommen (wie im federführenden Ausschuss bis auf die redaktionelle Änderung der Umstellung auf Euro unter Buchstabe A). Er empfiehlt die Annahme des Gesetzentwurfs in der geänderten Fassung mit dem gleichen Stimmverhältnis.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 23. Januar 2002 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP bei Abwesenheit der Fraktion der PDS.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat den Gesetzentwurf in seiner 66. Sitzung am 10. Oktober 2001 beraten. In dieser Sitzung verlangten die Fraktionen der CDU/CSU und der FDP die Durchführung einer öffentlichen Anhörung. Die Einzelheiten der öffentlichen Anhörung wurden in der 67. Sitzung am 17. Oktober beschlossen. Sie wurde in der 72. Sitzung am 26. November 2001 durchgeführt. An der Anhörung nahmen folgende Sachverständige teil:

- Gerhard Curth, Deutscher Bahnkunden-Verband
- Dr. Hanspeter Stabenau, Ehrenvorsitzender der Bundesvereinigung Logistik
- Felix Berschin, VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.
- Dr. Gottfried Ilgmann
- Dipl.-Wirtsch. Ing. Hans Leister, Geschäftsführer Connex-Regiobahn GmbH
- Hans-Horst Franck, Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
- Dr. Martin Henke, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
- Reinhard Hennes, Eisenbahn-Bundesamt,
- Dr. Jan Werner, Verkehrsclub Deutschland,
- Dr. Hans-Jürgen Ruppelt, Bundeskartellamt
- Margret Suckale, Leiterin der Abteilung Recht der Deutschen Bahn AG
- Rolf Lutzke, Gewerkschaft TRANSNET.

Zu dem Ergebnis der Anhörung wird auf das Protokoll der öffentlichen Anhörung am 26. November 2001 mit den dort beigefügten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

In seiner 75. Sitzung am 30. Januar 2002 hat der Ausschuss den Gesetzentwurf abschließend beraten. Er hat einstimmig einen Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen angenommen, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und dem Teil 1 der Begründung (s. unter V.) ergibt. Er empfiehlt einstimmig, den Gesetzentwurf in der aus der Beschlussempfehlung ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Die **Fraktion der SPD** meinte, der Gesetzentwurf sei ein erster wichtiger Schritt, um mehr Wettbewerb auf der Schiene zu erreichen. Bei der vom Ausschuss durchgeführten Anhörung hätten die Sachverständigen die Stärkung des Eisenbahnbundesamtes als Wettbewerbsbehörde begrüßt. Das vorgeschlagene Gesetz sei aufwärtskompatibel und stehe weiteren Änderungsschritten nicht entgegen. Die Verbesserung der Wettbewerbsaufsicht wäre bereits umgesetzt, wenn die Fraktionen der CDU/CSU und der FDP das Gesetzgebungsverfahren nicht durch Forderung nach einer Anhörung verzögert hätten. Wichtig sei in dem Gesetzentwurf auch die Änderung des § 11 AEG, mit der der Vorrang der Fortführung des Betriebs von Strecken statt einer Stilllegung betont werden solle. Unter anderem sollten die Interessenten für eine Fortführung des Betriebs erforderliche betriebswirtschaftliche Informationen erhalten und es solle eine faire Preisgestaltung für den Erwerb der Strecken gesichert werden, welche eine Fortführung des Betriebs ermögliche. Was das neue, für Projekte zuständige Unternehmen der Deutschen Bahn AG anbelange, sei dieses nur ein ausführendes Organ; maßgeblich sei weiter die DB Netz AG. Die Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes bleibe unberührt. Maßgeblich für den Ausbau der Schienenwege sei ohnehin das Parlament im Rahmen der Beschlüsse zum Schienenwegeausbaugesetz.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, bei der Anhörung habe keiner der Sachverständigen bekundet, dass die in dem Gesetzentwurf enthaltenen Regelungen zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs ausreichten. Selbst Bundesminis-

ter für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, habe auf dem Stuttgarter Parteitag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erklärt, dass die Trennung von Netz und Betrieb notwendig sei. Das dies nicht geschehe, beruhe auf dem Einfluss des Vorsitzenden des Vorstands der Deutschen Bahn AG, Herrn Hartmut Mehdorn, und auf ideologischen Vorbehalten. Man sehe auch die Gefahr, dass durch Untätigkeit nicht einmal die minimalen Ergebnisse der von Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, eingesetzten Task Force umgesetzt würden. Der Gesetzentwurf sei nicht zielführend, aber auch nicht nachteilig, deshalb stimme man ihm zu. Es sei aber unklar, wie das Eisenbahnbundesamt die durch das Gesetz vorgesehene Aufgabe mit dem vorgesehenen Personalbestand bewältigen solle. Es sei offenbar nicht gewollt, dass das Eisenbahnbundesamt hier effizient arbeite.

Die Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** wies darauf hin, dass das Gesetz bereits in Kraft sein würde, wenn die Fraktionen der CDU/CSU und der FDP keine Anhörung beantragt hätten. Das Gesetz sei ein wesentlicher Fortschritt für das Ziel der Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene. Es sei ein qualitativer Fortschritt, dass das Eisenbahnbundesamt nun bereits von Amts wegen zugunsten eines fairen Wettbewerbs eingreifen könne. Das Eisenbahnbundesamt kenne die Materie besonders gut. Man sei überzeugt, dass es die Aufgabe effizient bewältigen werde. Bereits der Gesetzentwurf habe dazu geführt, dass die Deutsche Bahn AG sich nun so verhalte, dass seitdem weniger Beschwerden beim Eisenbahnbundesamt eingingen. Die Regelung sei aufwärtskompatibel und sei Voraussetzung für weitere, noch konsequentere Schritte in Richtung auf mehr Wettbewerb auf der Schiene, die in einem weiteren Gesetz folgen müssten.

Die **Fraktion der FDP** bezweifelte, dass es gelingen könne, durch den Gesetzentwurf der Gefahr der Diskriminierung von Wettbewerbern durch die Deutsche Bahn AG bei der Benutzung des Netzes zu begegnen. Man glaube auch nicht, dass „chinsese walls“ und ähnliche Maßnahmen ausreichten, um die Ziele der Bahnreform zu verwirklichen. Die Ziele des Gesetzes würden von der Deutschen Bahn AG bereits konterkariert. Diese habe im Dezember 2001 ein neues, für Investitionen zuständiges Unternehmen geschaffen, welches nicht der Kontrolle durch das Eisenbahnbundesamt unterliege. Man werde den erforderlichen Wettbewerb auf der Schiene jedenfalls nicht ohne eine Trennung von Netz und Betrieb erreichen. Da das Gesetz zwar die wesentlichen Probleme nicht löse, aber auch nicht schade und der Gesetzentwurf einige notwendige Regelungen enthalte, stimme man dem Gesetzentwurf gleichwohl zu.

Die **Fraktion der PDS** vertrat die Auffassung, der Gesetzentwurf beinhalte einige sinnvolle Verbesserungen, sei aber im Hinblick auf den Status des Netzes unzureichend. Auch in der Anhörung sei deutlich geworden, dass der Gesetzentwurf im Hinblick auf die Frage des Wettbewerbs unzureichend sei. Das Eisenbahnbundesamt sei zwar um Neutralität bemüht, es gebe aber immer wieder Einflussnahmen der Deutschen Bahn AG. Die Äußerungen, die Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, auf dem Stuttgarter Parteitag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Hinblick auf die Trennung von Netz und Betrieb bei der Bahn gemacht habe, stünden im Widerspruch zu dem, was nun realisiert werde.

V. Begründung

Teil 1

Begründung zu Teil A der Änderungen gegenüber dem Regierungsentwurf

Umstellung der Währung zum 1. Januar 2002.

Begründung zu Teil B der Änderungen gegenüber dem Regierungsentwurf

Allgemeines

Der Änderungsantrag verfolgt das Ziel, Eisenbahninfrastruktureinrichtungen zu erhalten, soweit dies wirtschaftlich sinnvoll ist. Die von öffentlichen Infrastrukturbetreibern angestrebten Verfahren zur Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen werden transparenter ausgestaltet, um die Chancen für die Übernahme von Schienenstrecken und anderen Infrastruktureinrichtungen zu verbessern. Durch Ergänzung von § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wird das bisherige Verfahren der Stilllegung von Infrastruktureinrichtungen präzisiert.

Zu den einzelnen Änderungen

§ 11 – Überschrift

Mit der Neufassung der Überschrift wird deutlich gemacht, dass es bei den Regelungen des § 11 nicht allein um das Verfahren mit dem Ziel der Stilllegung geht, sondern das Ziel auch die Erhaltung bestehender Infrastruktureinrichtungen für den Eisenbahnverkehr ist.

§ 11 Abs. 1 Satz 1

Ein Stilllegungsverfahren für nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist nicht erforderlich (wie Begründung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung, Artikel 1 Nr. 8).

§ 11 Abs. 1a

Derzeit ist es üblich, dass die geplante Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen freiwillig bekannt gemacht werden. Zur Herstellung eines transparenten Verfahrens sind öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen künftig verpflichtet, die Infrastruktureinrichtungen, deren Abgabe oder Stilllegung sie anstreben, in allgemein zugänglicher Form bekannt zu machen. Neben dem Bundesanzeiger ist auch das Internet wegen dessen zunehmender Bedeutung als Informationsmedium hierfür vorzusehen.

Die in Satz 2 geregelte Verpflichtung zur Aufnahme von Angaben über die betriebswirtschaftliche Bewertung der Infrastruktur im Rahmen der Bekanntmachung verschafft erste Anhaltspunkte darüber, ob die Eisenbahninfrastruktur von den potentiellen Übernehmern künftig betrieben werden kann.

Die in Satz 3 festgelegte Angebotsabgabefrist schafft Rechtssicherheit für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Satz 4 legt die preisbildenden Faktoren des abzugebenden Angebots fest.

Begründung zu Teil C der Änderungen gegenüber dem Regierungsentwurf

Das Schwerbehindertengesetz wurde durch Artikel 63 des Neunten Buches Sozialgesetzbuches (SGB IX) vom 19. Juni 2001 aufgehoben. Der materielle Inhalt ist in Artikel 1 SGB IX enthalten. Mit Artikel 4 des Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften ist daher Artikel 1 des SGB IX anstelle des Schwerbehindertengesetzes zu ändern. Das Weglassen der Angabe „des § 2 Abs. 1“ ist eine redaktionelle Folge.

Teil 2

Im Übrigen wird auf die Begründung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 14/6929 – verwiesen.

Berlin, den 30. Januar 2002

Horst Friedrich (Bayreuth)
Berichterstatter



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333